

船舶先取特権・抵当権をめぐる統一条約 変遷論序説——統一3条約の比較研究(2)

志津田 一 彦

目 次

- I. はじめに
- II. 3条約の条文の概略的対照
- III. 1993年海上先取特権及びモーゲージに関する国際条約—アルカンタラ氏の
所説
 - 1. 序めに
 - 2. 1993年条約の展開と内容
 - 3. 1993年条約のその前のものに対する比較
 - A. 海上先取特権の優越性(以上, 前号)
 - B. 時の経過による海上先取特権の消滅
 - C. 諸海上先取特権の譲渡と代位
 - D. 強制売却の通知
 - E. 国旗の一時的変更
 - F. 適用範囲
 - G. 効力発生
 - 4. 結論
- IV. 結びにかえて(以上, 本号)

B. 時の経過による海上先取特権の消滅

1926年条約は、1年の期間を創設した（当該船舶に6カ月後に満期になる船舶に供給される必要費債権を除いて）。それは、とぎれず継続し、その性格は不確かである。1926年条約は、中断を許容した。そのケースを審理する裁判所—それは多分当該船舶の強制売却を行う裁判所であるが—の法によって判決が下される諸理由に基づいてである。さらに、1926年条約は、締約国に、国内法において、前記期間は、船舶をアレストすることができなかった諸ケースにおいて延長されうると規定することを許した。それ故に、1926年条約で定められている期間が、中断されうるか否か、そしてもしそうであるならば、どのような効果をもつか、及び、何の原因のためにそうなるかについて、大いに不確実性があった。その答えは、執行裁判所に委ねられていることを考慮しても（国際私法の諸ルールを使用しながらも）、状況は非常に不満足であった；しかしながら、海上先取特権の時の経過を、担保されない海事クレームにリンクすることによって、中止することは、少なくとも可能であった。

1967年条約のように、1993年条約は、ある明らかに限定的で明快な解決策を規定する：消滅期間は1年そして「中止（suspension）又は中断（interruption）の対象とならない⁴⁹⁾。」そのようなものとして、1993年条約の下で、強制売却に関し、その国の国内法において見い出される中断の根拠を援用することは、不可能である。新しい公式化は、全く論理的に、「その期間は1年後に経過するものとする。もしその日付けより前に、当該船舶がアレストされたり差押えされなければである。」と、意図している⁵⁰⁾。結果的に、諸海上先取特権所有者は、今やアレストを始める際に素早く動かなければならないであろう。

不幸にも、消滅に関する諸変更は完全ではない。代表国のいくつかの関心事に取り組むために、外交会議は、1967年条約に従って、ノルウェーとスイスによって出された妥協案を受け入れた。ある差押が、国内法との衝突の故に引き起されえない、ある特別の諸例に困って一旗国による船舶の徴用（the requisition of the vessel）のように一、1967年条約で見い出された例外は、維持

された：時の経過による消滅は、リーエン権者が法律的に当該船舶のアレストを妨げるいかなる期間の間、進行しない⁵¹⁾。

1993年条約は、多数の消滅問題を未解決のまま残している。これらは以下の点を含んでいる：1) 制限期間が満了したかあるいは中断したか否かについて決定する際、どの法が適用されるべきか？；2) 執行裁判所の法以外のある法がもし適用されるならば、その法が執行裁判所の法と異なる場合、何となされるべきであるか？；3) そのような諸問題に関して証明責任を誰が負うか？；4) その延期は無限定でありうるか（1926年条約は、最大限として3年にセットされている）？；そして、5) 法的制限に関する領土的境界は何であろうか？しかしながら、全体的に見て、その条約は、諸海上先取特権の存続期間に関して当該状況を改善している。

C. 諸海上先取特権の譲渡と代位

1967年条約と同様に、1993年条約は、諸海上先取特権及び諸債権の両者の譲渡と代位を許す⁵²⁾。

1926年条約は、次のように警告した。即ち、保険証券の諸所有者に対してなされた、あるいは支払われるべき売得金（^{（収入）}proceeds^{ママ}）は、諸海上先取特権に関連して、「当該船舶の属員（accessories）」とは考えられないと警告した⁵³⁾。外交会議が認めているように、当該事項についての法的な沈黙は、通常は当該船舶の全部ロス又は一部ロスの場合に諸保険契約における^{（受取人）}受益者として明示されている、諸モーゲージ債権者の損害に関し、その状況を変更することができた。これが起こるのを避けるために、当会議は、スイス代表団によってなされた提案に基づいて行動して、保険契約の下において支払われるべき補償金に代位させることを、海上先取特権を有する債権者に禁止する1パラグラフを付け加えた⁵⁴⁾。このようにして、1926年条約で見出される、モーゲージ権者をひいきするルールは、維持された。

D. 強制売却の通知

1926年条約は、強制売却に関する形式や手続上の諸ルールに関する諸事情を解決することを、各締約国の国内法に委ねた。そして、いかなる諸条件も決めなかったし、いかなる制限も設けなかった⁵⁵⁾。1967年条約は、ある公売における公の通知やそのようなものの諸効果の両者に関する諸ルールを具体化した⁵⁶⁾。1993年条約は、これらの事柄にかなりより多くの注意を払いながら、国際レベルでこれまで決して取り扱われなかった多くの諸側面を規制する。強制売却と登記（録）抹消の諸ルールのシステムを改善することにより、1993年条約は評価できる進歩を達成してきた。

1993年条約は、責任のある国家当局が強制売却を行うに際して従わなければならない明確な諸要件を創設する。第1に、通知は、少なくとも当該売却より30日前に提供されなければならない⁵⁷⁾。第2に、その通知は、詳細（当該船舶の記述や、当該諸当事者の身元やその先取特権の性格や額）が、通知について資格のある人々の諸利益を守るために必要とされる⁵⁸⁾。第3に、通知は次の人々に与えられなければならない：

- (a) 当該船舶が一時的にその国旗を掲げる権限の与えられているあらゆる国の登記（録）官と同様に、当該船舶の登記（録）国における登記（録）官。
- (b) 登記（録）されたモーゲージ、抵当権あるいは担保（権）（charges）のあらゆる所有者あるいは受益者。
- (c) 諸海上先取特権のあらゆる所有者と同様に、「持参人に対して」発行される担保権（charge）のあらゆる所有者や受益者。諸海上先取特権は、通常は公然ではないので、いわゆる通知は、強制競売を執り行う当局がそのような債権の通知を受けさえすれば、生ずるであろう。
- (d) 当該船舶の登記（録）所有者⁵⁹⁾。

通知は、書面で与えられなければならない、書留郵便（物）か、あるいは、受取りの証明を提供する何か他の手段によるかで提出されなければならない⁶⁰⁾。

通知は、また新聞広告 (press announcements) を通して、与えられなければならない。そして、もし適当と思われるならば、他の公示方法 (publications) を通して与えられなければならない⁶¹⁾。

これらの公的通知の諸要件は、全く明確で、諸債権者に、非常に重要性のある情報を提供する。しかしながら、この特別条項は非常に熱い論争についての項目であったので、非現実的でいく分非実際的な妥協がなされた。：1) 強制売却が行なわれる国の裁判所は、十中八九、通知が与えられるべき諸当事者の住所を持っていないであろう (原告は、もちろんそれほど大きく役立ちそうにないかもしれない)；2) 海上先取特権者 (maritime lienors) は、不正確な証拠を与えることもできるであろう；3) 先取特権所有者達 (lien holders) との裁判所の諸交渉は、たいへん問題がありそうである；そして、4) 通知が当該船舶の登記 (録) 所有者に与えられるという要件は、不要である⁶²⁾。更に、受取りの諸要件に関する文書と証明は、多くの時間を必要とすることがありえた。これは、売却の遅滞や当該船舶の価格の減少に導くし、全ては、船舶抵当債権者の諸利益の損害に導く。しかし、そのうちに、恐らく必要な経験は、このデリケートでまだ政治的に爆発性のあるトピックを処理する際に得られるであろう。例えば、日本は、今日ではそれだけしばしばFinancial Times, Lloyd's Listや同様の諸出版物においてしばしば見い出される諸公告と同様の1つの国際的通知要件を提案してきた。

1 強制売却の当該諸効果に関する諸ルールは、かなり大きな関心事である。買受人の要求の際、法的資格のある当局は、当該船舶が一切の登記 (録) された諸モーゲージ、諸抵当権、及び諸担保権 (買受人によって引き受けられたものを除く) の拘束を受けないものとして売却されたという1つの証明書、及び1つの登記 (録) 抹消証明書の両者を発行することを、これらの諸ルールは要求する。それは、当該船舶が買受人の名前で登記 (録) されうするためである⁶³⁾。この単純で実質的なメカニズムは、実は、1993年条約の最善の諸貢献の1つである。強制売却は、すべての海上先取特権やモーゲージの追放を念頭におく。

もし、その国内法と一致し、かつ当該条約において見い出される通知の諸要件の満足する、正当な裁判所で執行されるならばである。各国が他の諸国によってなされる売却を認め、ある適切な登記（録）システムを運用することは重大で（critical）である。

多くの代表団達は、アルゼンチンに導かれて、前記のことに強く反対した。そして、その判断と売却は、もしある許可状（an exequatur）が取得されなかったら、認められるべきではないと議論した。許可状の特別に扱いにくい性格が付与されると、続いて起る議論は、注目すべき手続上の利益に関する1つの論争を引き起こした。しかしながら、幸運にも、最終的に会議は、諸国家が互いに直接に連絡をとることを許す1規定を付け加えることを選んだ⁶⁴⁾。

1993年条約の別の重要な達成は、締約国は、強制売却の手続を裁判所の諸債権者（そして、もし何らかの訴訟手続が継続しておれば、船舶所有者）に譲り渡さざるを得ないことである⁶⁵⁾。これは、（金融上の授權、財政上の諸要求、官僚的な形式主義的な手続〈red tape〉、あるいは為替管理のような）通常の障害なくして、海外への多額の金銭の譲渡を認めるであろう。しかしながら、いくつかの国々にとっては、この条件は、1つの重荷と、とてもなりそうであり、そして、容易に応じられないであろう。

E. 国旗の一時的変更

1993年条約は、登記（録）に関して、全く堅実である。その規定する原動力は、1船舶の所有権における諸変化⁶⁶⁾、そして裸備船契約（あるいは、1船舶の海技及び商事的管理が当該所有者によって譲り渡されるいかなる他の取極め⁶⁷⁾）における国旗の一時的変更のような、現代海事市場で見い出される一般的諸問題に焦点をあてる。

1926年条約及び1967年条約と対照的に、1993年条約は、船舶の登記（録）を抹消する前に、諸国家に対し、すべての登記（録）された諸モーゲージ、諸抵当権、そして諸担保権（charges）が満足されていたという、すなわち、その

ような証書の諸所有者は、登記（録）を抹消することへの異議を有さないという、証明を受けとることを、要求する⁶⁸⁾。1 結果として、登記（録）の許可は、登記（録）を抹消する 1 証明書が発生国から受け取られないならば、その変更の国において、否定されるであろう⁶⁹⁾。

国旗の一時的变化の場合において一通常は当該船舶の船舶賃貸借契約のために一1993年条約は、モーゲージ債権者達に対する不正の諸請求を妨げることを適切に求めてきた。一時的あるいは暫定の登記（録）簿の法的支配に対してその国の登記（録）簿の法的支配を確立することによってである⁷⁰⁾。この目的のために、もし、すべてのより前の諸モーゲージ、諸抵当権そして担保権が満足されなかったならば、あるいは、書面の承認（written permission）がそれらの所有者から得られなかったならば、一時的な国旗の諸変更は禁じられている⁷¹⁾。更に、すべての強制売却の諸通知は、一時的なflaggingの国の登記（録）簿を管理する当該当局に与えられなければならない⁷²⁾。

これらの新しい諸規則は、今や諸船舶所有者に対して、登記（録）の諸権利のより大きな保証と支配を享受するであろう、諸船舶モーゲージ債権者にとって、有益である。しかしながら、同時にそれらの諸変更は、海上先取特権保有者の諸権利を守る。

F. 適用範囲

1926年条約は、外国的諸要素を欠く国内の諸ケースに適用可能かどうか、そして、当該船舶が非締約国に属する場合に、自動的に適用されるべきであるか否かのような諸問題について、多くの混乱をもたらした。1967年条約は、締約国に登記（録）されているか否かにかかわらず、すべての航海諸船舶に対し、当該適用範囲を拡大した。

外交会議は、CMIの助言に従って、1993年条約の範囲の点であるコンセンサスを成し遂げた。メキシコの代表団によって提出された提案に従って、非締約国からの船舶あるいは市民が締約国の裁判管轄に従っている限りで、当該条

約は適用される⁷³⁾。このようにして、締約国の裁判管轄の範囲内にあるすべての諸船舶は、1993年条約の諸規則および諸規範に従う。このフォーミュラは、より以前の諸条約で見い出されたものより、適切で完全である。もっとも、1993年条約が厳格に国内の諸ケースに適用可能であるか否かは、それ自体としては解決していないけれども。

1993年条約が厳格に国内の諸ケースに適用すべきであるか否かという問題は、その条約の諸目標のうちの1つが、諸国家間のそして諸国家内部の統一の達成であるという事実にかんがみて、1つの重要な問題である⁷⁴⁾。この問題に関し、イベリア・中南米海事法協会(IIDM)は、CMIとの合意において、適切な規準案を練り上げる際に、スペインの代表団とともに決定的役割を演じた。条約の「適用範囲」条項における統一性に関し、ある言及を含むことは、望ましかったであろうに⁷⁵⁾。しかし、このことは不可能であることが証明された。そして、到達されえた最高のものは、「海上先取特権・抵当権の領域における国際的統一の望ましいことを認識し」という、前文(the Preamble)における特別の(ad hoc)宣言であった。しかしながら、実際に、この結果は、十分なものであることが証明されるであろう。そして、その事項は、当該裁判所において打破できない諸問題を起こすことはないであろうと、推定されうる。

G. 効力発生

どのくらいの批准(ratifications)が条約が発効するために必要とされるべきかに関し、ある長い議論が外交会議においてなされた。結局条約は、10カ国がそれによって拘束されるべき合意を表明した日以後6カ月で効力を発生するであろうということが⁷⁶⁾、最終的に合意された。そのような諸国は、世界トン数のあるレベルを表わすという、ギリシア代表団による一提案は、くじかれた。その結果は、当該条約は、近い将来効力を発生するであろうというある期待を提供する。

しかしながら、ただ5カ国の批准を必要とする1967年条約が、決して効力を

発生しなかったことを忘れるとすれば、それはある誤りであろう。1993年条約は、合衆国のように国内法の下で当該船舶に対する「必需品」を認めるいくつかの国の間では、それほど人気はないであろうと心にとどめておくこともまた重要である⁷⁷⁾。付け加うるに、1993年条約は、多くの政府及び公的機関によって、州の諸リーエン (state liens) を含めたり保護することをしない故に、港や運河の諸債権に対する順位をおとしているが故に、難破物除去の諸債権を削除する故に⁷⁸⁾、拒絶されるであろう。要するに、1967年条約と同様の条約をえようというある意識的なところみがあった。そして、その条約でいかにまずく事態が運んだかということは、共通の認識なのである。

4. 結論

1993年条約が、1993年9月1日に合衆国で署名のため公開された。1995年9月1日段階で、2カ国がその条約に批准していた⁷⁹⁾。以前あったものと比較して、それは、真実の調整手続を構成する。それは、船舶モーゲージ債権者に対して、登記(録)と担保 (security) のある進歩した形態を提供する。それは、また1926年条約のものより著しく優れた、ある技術的性格をも生み出している。その諸規則は、現代海事市場の現代的かつ複雑な環境に明白に充分適合させられている。その充分秩序づけられた諸ルールによって、諸船舶の諸船長や諸乗組員に対して与えられたその保護において、ある著しい進歩がある。

しかしながら、これらの進歩にもかかわらず、1993年条約は今なお、海上先取特権に関する例外的な世界における、実質的な諸変更から、長い道のりにある。さらに、本条約によって認識される諸先取特権のいくつかは、ずっと以前に消滅すべきであったのに；それらの継続させられる存在は、世界が新世紀への準備をするので、単純には正当視されえない。

1993年条約は、1つの重要な生産物であり、国際的に支持される価値があるにも拘らず、それは、必ずしも完全に魅力的なものと考えられていないようである。商船団の発展を可能にするほどに、諸船舶モーゲージのためのより大き

な保護を達成するという目標は、部分的にのみ達成されてきた。これは、法的用語の正確な定義を含まない条約の失敗と、外交会議に出席している公的官吏の多くの部分における職業的経験の欠陥に、主として起因するものである。

1 結果として、新たな条約は、1926年に存在していたものと、1993年の海事の世界を区別した相違の多くに取り組むことを失敗している。2つの反対の哲学が今日でも存在する：ほとんどの海上先取特権に対して船舶モーゲージの優勢を支持するもの、そしてもう1つは、合衆国によって擁護されているが、広範囲なリストの海上先取特権所有者と、諸モーゲージ債権者、諸船舶所有者及び海上サービス産業のあるつり合いを支持するものである。

結論的に、国際的共同体は、当該商船舶団の再建のための触媒（the catalyst）として役立つために、当該船舶モーゲージを強化することを求めるべきである。1993年条約の早急な採択は、この目的を達成するための1つの重要な第1歩となるであろう。

IV. 結びにかえて

本稿では、アルカンタラ氏の見解を紹介しながら、船舶先取特権・抵当権をめぐる統一条約の変遷について、一瞥を試みてきた。1926年条約、1967年条約、1993年条約と、それぞれの条約が成立するに至った時代背景に相違があり、各条約はその時代を反映しているといえる。各条約の諸規定を概観すると、1926年条約→1967年条約→1993年条約に従い、実体的には、簡明化が図られ、手続的には、充実化・詳細化が図られ、整備されてきていることが窺える。本条約についても、各国の国益が密接に関連し、国際社会の政治的・経済的動向を反映する宿命にあると思われるが、今後望ましい方向性への検討が更になされるべきであろう。その過程でどうしても世界的に統一しておくことが望ましい事項と、各国が自由に規定できる裁量が認められる事項について、検討していく必要がある。全会一致が得られない場合に、どの線で妥協するべきか、少しずつ合意できる部分をせばめていけば全会一致が得られるのか、あ

るいは、各国の裁量に委ねられる部分についても許容できる範囲・方向性を明確にする必要があるのではないか、など、検討されるべき部分は、なお、少なからず、残されているといえよう。

更に、条約の効力発生時期も問題である。1926年条約20条は、小町谷・前掲注1) ②322頁・312頁以下によると(現代的表記に改めると)、「批准の第1回寄託に参加したる国に関しては、本条約は、其寄託の調書の日附より1年の後に、其効力を生ず。其後に於て条約を批准し、又は之に加入する国、並びに其後に於て、且つ、第13条に依り実施を為す場合に関しては、本条約は、ベルギー国政府が、第11条第2項、第12条第2項及び第13条に規定したる通告を受取りたる時より、6カ月の後に、其効力を生ず。」と訳される⁸⁰⁾。また、1967年条約19条は、「1. この条約は、批准に関する第5番目の文章の寄託の日付より、3カ月後に、その効力を生ずる。2. この条約は、批准に関する第5番目の文書の寄託後それを批准する各署名国に関しては、批准の文書の寄託の日付より3カ月後にその効力を生ずる。」と規定する⁸¹⁾。この点に関し、1993年条約19条は、“ENTRY INTO FORCE” という見出しで、「1. この条約は、10カ国が、本条約に拘束されることに同意を表明した日付より6カ月後に、その効力を生ずる。2. 本条約が効力を生ずるための諸条件が満たされた後、この条約により拘束されることに同意を表明した国家に対しては、このような同意は、その同意の表明の日付の3カ月後に効力を生ずる。」と規定する⁸²⁾。効力発生要件についても、解釈が一致するように、更に明確化していく必要があると思われる。

なお、アレスト条約との関連性についても、留意していく必要があろう。

注

- 49) 9条を見よ。Alcántara, *supra* note 5) at 226 n. 40.
- 50) 上で説明したように、前掲注24)を見よ。というのは、人道主義的な諸理由により、乗組員の諸請求は、かなりたくさんの時間を享受する：1年の期間は、その請求が発生した日付よりむしろ雇止め(discharge)の日付から進行する。*Id.* at 226 n. 41.
- 51) 9条(2)項を見よ。*Id.* at 226 n. 42.
- 52) 10条(1)項を見よ。*Id.* at 226 n. 43.
- 53) 1926年条約4条3項を参照。同項の原文は“Payments made or due to the owner on policies of insurance, as well as bounties, subventions, and other national subsidies are not deemed to be accessories of the vessel or of the freight.”となっている。同項の原文は、proceedsではなく、payments(支払金)の語を使用していることがわかる。ちなみに、小町谷・前掲注1) ②318頁の同項の訳は、現代的表記に改めると、「保険契約に因り、所有者に支払わらるべき賠償は、之を、船舶又は運送貨の附屬物と看做さず。国家的奨励金、補助金又は援助金亦同じ。」と記してある。同項の江頭教授の抄訳によると、「保険証券に基づき船舶所有者に対してなされる支払い……は、船舶又は運送貨の属具とみなされない」と記される(江頭・前掲注3) ②27頁)。本稿での訳は、後者に近い。
- 54) 10条(2)項を見よ。Alcántara, *supra* note 5) at 227 n. 44. なお、江頭教授は、10条(2)項の新たな付加について、次のように述べられる。「……これは、1926年条約4条3項にあった同種の規定を1967年条約が削除したことは遺憾であるとして、スイスが提案したものが、さしたる議論もなく受け入れられたものである。ただ、①本条2項が、本来に1926年条約第4条3項(「保険証券に基づき船舶所有者に対してなされる支払い……は、船舶又は運送貨の属具とみなされない」)と同じ趣旨なのか、②本条2項は、政策的には船舶抵当権者(保険金への物上代位を否定されない)の保護に役立つとしても、物上代位の可否につき海上先取特権と船舶抵当権とを区別する理論的根拠は何なのか等、同項が問題を含んだ規定であることは否定できないように思われる。」と(江頭・前掲注3) ②27頁)。
- 55) 1926年条約11条～13条参照。
- 56) 1967年条約10条・11条参照。
- 57) 1993年条約11条(2)項を見よ。Alcántara, *supra* note 5) at 227 n. 45.
- 58) 11条(2)項(a)号及び(b)号を見よ。*Id.* at 227 n. 46.
- 59) 11条(1)項(a)号(b)号(c)号そして(d)号を見よ。*Id.* at 227 n. 47.
- 60) 11条(3)項を見よ。*Id.* at 227 n. 48.
- 61) 11条(3)項を見よ。*Id.* at 228 n. 49.
- 62) 代わりに、当該船舶の船籍港での登記(録)の世話をすることで十分とするべきである。しかしながら、外交会議の間、キューバと合衆国は、自らの裁判管轄権の下で諸船舶の当該諸所有者を確認したり、コミュニケーションをとることの困難な諸場合を、詳述した。*Id.* at 228 n. 50.
- 63) 12条(5)項と(6)項を見よ。*Id.* at 228 n. 51.
- 64) 14条を見よ。*Id.* at 229 n. 52. 1967年条約13条に相当する。
- 65) 12条(6)項を見よ。*Id.* at 229 n. 53.
- 66) 3条を見よ。*Id.* at 229 n. 54.
- 67) 16条を見よ。*Id.* at 229 n. 55.
- 68) 3条(1)項を見よ。*Id.* at 229 n. 56.

- 69) 3条(2)項を見よ。 *Id.* at 229 n. 57.
- 70) 16条(a)号及び(b)号を見よ。 *Id.* at 229 n. 58.
- 71) 16条(d)号を見よ。 *Id.* at 229 n. 59.
- 72) 16条(e)号を見よ。 *Id.* at 230 n. 60.
- 73) この点について、すなわち、13条の注釈として、江頭・前掲注3) ②34頁は、次のように言及される。「本条につき本委員会（条約案を実質的に審議するMain Committee：筆者挿入）で新たに付加されたのは、等1項第2文である。（1993年4月19日から同年5月6日までの間ジュネーブで開催された海上先取特権および抵当権条約草案に関する：筆者挿入）本全権会議における発展途上国のスポークスマンの役割を担っていたメキシコが提案したもので、この提案に対しては、この文言を付加することにはいかなる意義があるのか、締約国において担保が提供された場合に問題を生じないか、第16条の関係で問題が生じないか等の疑問が出されたが、この条項を付加すれば加盟国が増えるのであればあえて反対しない、という雰囲気の中で採択されたものである。」と。
- 74) 前文を見よ。Alcántara, *supra* note 5) at 230 n. 61. なお、前掲注10) も参照。
- 75) 13条を見よ。Alcántara, *supra* note 5) at 230 n. 62.
- 76) 19条を見よ。 *Id.* at 231 n. 63.
- 77) 6条参照。江頭・前掲注3) ②21頁以下。
- 78) 4条(1)項(c)号、12条(3)項参照。
- 79) その2カ国は、モナコ（1995年3月28日条約を批准した）、そしてチュニジア（1995年2月2日条約を批准した）。Alcántara, *supra* note 5) at 231 n. 64.
- 80) 1926年条約のArticle20は、“The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the procès-verbal recording such deposit. As respects the States which ratify subsequently, or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with article 19, it shall take effect six months after the notifications specified in article 17, § 2, and article 18, § 2, have been received by the Belgian Government.” と規定する。Tetley, *supra* note 1) ①, at 1418.
- 81) 1967年条約19条は、“1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. 2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.” と規定する。Tetley, *supra* note 2) ①, at 1426.
- 82) 1993年条約19条は、“1. This Convention shall enter into force 6 months following the date on which 10 States have expressed their consent to be bound by it. 2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect 3 months after the date of expression of such consent.” と規定する。Tetley, *supra* note 3) ①, at 1437 *et seq.*

その後、Patrick J.S.Griggs, Obstacles to Uniformity of Maritime Law The Nicholas J.Healy Lecture, 34 Journal of Maritime Law & Commerce 191 (2003) が発刊された。特に、*Id.* at 197のF. Conventions on Maritime Liens and Mortgagesを参照。それによると「それらの条約は、なされる必要のあるポイントを説明しているために、1926年、1967年、1993年の海上先取特権・抵当権統一条約に言及しなければならない。1926年条約は28カ国によって批准され又は加盟されたが、他の条約は絶対に（ever）発効していない。」としている。ちなみに、

1967年条約25条なども参照。

なお、1993年条約の2003年6月3日段階の締約国は、昨年10月19日段階では、6カ国であったが（拙稿(1)・富大経済論集48巻3号1頁）、Estonia（7 Feb 2003）、Ukraine（27 Feb 2003）が加わり8カ国となっている。

<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/part I /chapter XI /subchapD/treaty6.a ...>
2003/06/03 外務省条約局国際協定課に検索していただいた。